Deutscher Bundestag **Drucksache 16/1920**

16. Wahlperiode 21. 06. 2006

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christel Happach-Kasan, Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/1722 –

Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach einer Berichterstattung in den „Lübecker Nachrichten" vom 16. Mai 2006 hat der parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Achim Großmann, in einem Brief geschrieben: „Ein Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals findet nicht statt." Der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Jörg Hennerkes, hat bei der Einweihung der neuen Lauenburger Schleuse im Mai diesen Jahres festgestellt: „Der Elbe-Lübeck-Kanal wird in Zukunft eine wachsende Bedeutung haben."

Die Lauenburger Schleuse ist der erste Neubau einer Schleuse des inzwischen mehr als 100 Jahre betriebenen und am 16. Juni 1900 eingeweihten Elbe-Lübeck-Kanals (ELK). Mit einer Kammerlänge von 115 Metern ermöglicht die neue Schleuse dem modernen Großmotorgüterschiff die Fahrt zum Lauenburger Hafen. Eine Weiterfahrt durch die übrigen sechs Schleusen in die Häfen von Mölln und Lübeck ist jedoch aufgrund der geringen Abmessungen der alten Schleusen (80 Meter Länge) für diese Schiffe nicht möglich. Die alten Schleusen ermöglichen lediglich eine Durchfahrt des Europaschiffs in teilbeladenem Zustand.

Der Elbe-Lübeck-Kanal (ELK) verbindet das Elbestromgebiet mit der Ostsee und ist damit Zubringer für den Lübecker Hafen. Auf Vorschlag der EU-Kommission ist der Kanal Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Nach über 100-jährigem Betrieb zeigen sich deutliche Schäden am Elbe-Lübeck-Kanal und seinen Kanalbauwerken. Mehrere Brückenbauwerke weisen erhebliche Mängel auf, sind reparaturbedürftig und aus Sicherheitsgründen nur noch eingeschränkt befahrbar. Nach Fertigstellung der Lauenburger Schleuse ist die Witzeezer Schleuse mit einer Länge von 80 Metern ein für Großmotorgüterschiffe unüberwindliches Nadelöhr für die Nutzung des Kanals bis zum Möllner Hafen.

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 weist für den Elbe-Lübeck-Kanal Investitionen in Höhe von 113,5 Mio. Euro aus. Geplant sind Ersatzinvestitionen ein-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 15. Juni 2006 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

schließlich von Schleusenverlängerungen. Derzeit findet auf dem Kanal ein jährlicher Güterverkehr von etwa 1 Mio. t pro Jahr statt. Dieser Verkehr wird sich nach Prognosen der IHK Lübeck in den kommenden Jahren um mindestens 10 bis 15 Prozent erhöhen.

Der Kanal hat für den Tourismus in der Region eine erhebliche Bedeutung. Über 6 000 Freizeitboote passieren jährlich den Kanal, der durch landschaftlich sehr reizvolle Regionen führt. Die Hansestadt Lübeck hat auf ihrem Stadtgebiet die von Wasserbaudirektor Ludwig August Hotopp konstruierten Hubbrücken in den neunziger Jahren unter Denkmalschutz gestellt. Die sechs alten Schleusen des 67 km langen Elbe-Lübeck-Kanals wurden ebenfalls von Wasserbaudirektor Ludwig August Hotopp entwickelt. Das „Hotopp'sche Schleusenprinzip" funktioniert ohne Energiezufuhr von außen. Das Öffnen und Schließen der Tore und das Füllen und Entleeren der Schleusenkammern erfolgt auf rein pneumatisch-hydraulischem Wege durch die Ausnutzung der Schwerkraft des Kanaloberwassers. Diese patentierte Sonderentwicklung ist weltweit einzigartig.

1. Plant die Bundesregierung, den weiteren Ausbau des ELK durch Ersatzinvestitionen in Schleusen und Brücken in zukunftsorientierten Abmessungen, das heißt, den Ersatz der alten Schleusen in den Abmessungen für das Großmotorgüterschiff und den Ersatz der Brücken für den zweilagigen Containerverkehr fortzuführen, und wenn nein, warum nicht und in welcher Weise sollen die notwendigen Ersatzbauten ausgeführt werden?

Die Ersatzinvestitionen an Schleusen und Brücken des Elbe-Lübeck-Kanals werden entsprechend der mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 getroffenen Entscheidung in zukunftsorientierten Abmessungen durchgeführt, das heißt an Schleusen in den Abmessungen 115 m Länge/12,50 m Breite/4 m Tiefe für das Großmotorgüterschiff und an Brücken mit einer Durchfahrtshöhe von 5,25 m für den zweilagigen Containerverkehr.

2. Was bedeutet vor diesem Hintergrund die Aussage von Staatssekretär Achim Großmann: „Ein Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals findet nicht statt"?

Bei den Maßnahmen gemäß Antwort 1 handelt es sich um Ersatzinvestitionen in zukunftsorientierten Abmessungen an Schleusen und Brücken, die zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Elbe-Lübeck-Kanals führen. Ausbaumaßnahmen am Kanalbett sind nicht vorgesehen. Das entspricht auch der Vorgabe des Bundesverkehrswegeplans 2003.

3. Kann der Elbe-Lübeck-Kanal der von Staatssekretär Jörg Hennerkes festgestellten wachsenden Bedeutung des Kanals in seinem jetzigen Zustand gerecht werden, und wenn nein, welche Ausbaumaßnahmen sind nach Einschätzung der Bundesregierung erforderlich, damit der Kanal seiner Bedeutung gerecht werden kann?

4. Ist der gegenwärtige Ausbauzustand des ELK nach Einschätzung der Bundesregierung geeignet, den zukünftigen Anforderungen an seine Leistungsfähigkeit gerecht zu werden, und wenn nein, welche Defizite erkennt die Bundesregierung?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Elbe-Lübeck-Kanal wird durch die Ersatzinvestitionen in zukunftsorientierten Abmessungen an Schleusen und Brücken den zukünftigen Anforderungen an seine Leistungsfähigkeit und Bedeutung gerecht.

5. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der Neubau der Lauenburger Schleuse an neuem Standort und mit den für das Großmotorgüterschiff erforderlichen Maßen eine wichtige Entscheidung hinsichtlich des weiteren Ausbaus des ELK ist, und wenn nein, warum nicht?

Der Ersatzneubau der Schleuse Lauenburg in zukunftsorientierten Abmessungen ist für die Substanzerhaltung und die langfristigen „Perspektiven" des Elbe-Lübeck-Kanals wichtig.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1, 2 und 3 verwiesen.

6. Welche Bedeutung hat nach Einschätzung der Bundesregierung die Beförderung von Massengütern sowie Containern auf den Binnenschifffahrtswegen für die umweltverträgliche Organisation des Güterverkehrs?

Der Binnenschifftransport ist im Hinblick auf Energieverbrauch und Schadstoffemission pro beförderter Ladungstonne eine der umweltfreundlichsten und auf geeigneten Relationen zugleich wirtschaftlichsten Transportarten. Es liegt daher im Interesse der Bundesregierung, die Potenziale der Binnenschifffahrt zu nutzen.

7. Wie wird von der Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Bedeutung des ELK als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes bewertet?

Die verkehrliche Bedeutung des Elbe-Lübeck-Kanals wird von der Bundesregierung in dem vom BVWP 2003 vorgegebenen Rahmen gesehen, der die Belange des transeuropäischen Verkehrsnetzes angemessen mit berücksichtigt.

8. Welches Wachstumspotenzial hat der Lübecker Hafen nach Einschätzung der Bundesregierung in den kommenden zehn Jahren?

Die Entwicklung des Hafenumschlags des Lübecker Hafens wird durch den Fähr- und Ro-Ro-Verkehr bestimmt, für den ein kontinuierliches Wachstum erwartet wird. Nach Potenzialschätzungen für 2015 wird Lübecks Umschlag bis 2015 um jährlich durchschnittlich 2,6 Prozent auf rund 40 Mio. t wachsen. Dabei steigt der Fähr- und Ro-Ro-Anteil auf 95 Prozent der Umschlagsmenge.

9. Sieht die Bundesregierung – auch vor dem Hintergrund der zu erwartenden Wachstumspotenziale des Lübecker Hafens – weiterhin die Notwendigkeit, Verkehre auf das kostengünstige und umweltschonende Binnenschiff zu verlagern, und wenn ja, welche Auswirkungen wird dies voraussichtlich für den Elbe-Lübeck-Kanal haben?

10. Wie wird sich nach Einschätzung der Bundesregierung der Güterverkehr auf dem Kanal in den nächsten Jahren entwickeln?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich besteht aus heutiger Sicht der Bundesregierung die Notwendigkeit, mehr Verkehr auf die Binnenschifffahrt zu übertragen.

Die Verkehrsprognose des BVWP 2003 für das Jahr 2015 geht von einer Steigerung des Transportaufkommens um 50 Prozent auf ca. 1,5 Mio. t/a für den Elbe-Lübeck-Kanal aus.

11. In welchem Zeitraum beabsichtigt die Bundesregierung, die Schleusen des Kanals zu erneuern, um die Durchfahrt für das Großmotorgüterschiff von der Elbe bis zum Lübecker Hafen zu ermöglichen?

Der Zeitpunkt der Erneuerung der Schleusen am Elbe-Lübeck-Kanal wird durch ihre Restnutzungsdauer bestimmt. Die Restnutzungsdauer der zuletzt instand gesetzten Schleusen beträgt rund 20 Jahre.

12. Wie ist der Stand der Planung des Neubaus der Witzeezer Schleuse?

Die Voruntersuchungen für den Ersatzneubau der Schleuse Witzeeze stehen kurz vor dem Abschluss.

13. Plant die Bundesregierung, den Neubau der Schleuse am selben Standort durchzuführen, oder soll das Ersatzbauwerk parallel zum ELK errichtet werden?

Zum gegenwärtigen Stand der Planung soll die neue Schleuse Witzeeze parallel neben der alten Schleuse errichtet werden.

14. Welche weiteren Maßnahmen sollen zum Substanzerhalt am Elbe-Lübeck-Kanal in der Laufzeit des jetzigen Bundesverkehrswegeplans durchgeführt werden?

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 sieht neben den Ersatzinvestitionen an Schleusen und Brücken in zukunftsorientierten Abmessungen Instandsetzungen von Dämmen, Ufern und Wehren vor.

15. Unterstützt die Bundesregierung die Forderung der Wirtschaft, den Elbe-Lübeck-Kanal auch für mehrlagige Containertransporte vollständig zu ertüchtigen?

Ja. Das Ziel wird durch die zukunftsorientierten Ersatzinvestitionen an Brücken bereits verfolgt.

16. Welche Ausbaumaßnahmen am Kanalbett sind dafür mittelfristig erforderlich?

Für die Mehrlagigkeit zukünftiger Containertransporte sind die Brückendurchfahrtshöhen entscheidend. Ausbaumaßnahmen am Kanalbett sind dagegen nicht erforderlich.

17. Wie ist der derzeitige Zustand der Straßen- und Eisenbahnbrücken über den Elbe-Lübeck-Kanal, und bei welchen Brücken sind aus Gründen der Sicherheit welche Verkehrsbeschränkungen angeordnet worden?

Der Zustand der noch zu erneuernden Straßenbrücken über den Elbe-Lübeck-Kanal ist ihrem Alter von über 100 Jahren entsprechend.

Bei drei Brücken (Büssau, Krummesse, Berkenthin) bestehen zz. Verkehrsbeschränkungen in Form einer Begrenzung der Achslast.

Die Eisenbahnbrücken über den Elbe-Lübeck-Kanal liegen in der Unterhaltungslast der Deutsche Bahn AG. Informationen über ihren Zustand liegen hier nicht vor.

18. Trifft es zu, dass einige Brücken über den ELK aus Sicherheitsgründen nur noch eingeschränkt befahrbar sind?

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

19. Trifft es zu, dass die Erneuerung einzelner Brücken seit mehreren Jahren geplant ist, und wenn ja, aus welchen Gründen ist deren Erneuerung bislang verschoben worden?

Ja. Die Erneuerung einzelner Straßenbrücken über den Elbe-Lübeck-Kanal musste wegen übergeordneter Prioritäten zeitlich verschoben werden.

20. Besteht Einigkeit unter den verschiedenen Baulastträgern der Brücken des Elbe-Lübeck-Kanals über die notwendigen Maße der Brücken, die für die zukünftige verkehrstechnische Nutzung des Kanals erforderlich sind, und wenn ja, welche Maße sind vereinbart worden?

Die Abmessungen der Bauwerke ergeben sich aus den Vorgaben für die Wasserstraßenklasse IV. Diese Abmessungen werden auch den anderen Baulastträgern, ggf. unter finanzieller Beteiligung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), vorgegeben.

21. Wird bei der Erneuerung der Kanalbrücken eine Erweiterung der Durchfahrtsweite wie auch der Durchfahrtshöhe für die moderne Containerschifffahrt eingeplant, und welche Maße sollen diese neuen Brücken besitzen?

Ja. Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

22. Welche Brücken sollen in den nächsten fünf Jahren durch Neubauten ersetzt werden?

Folgende Straßenbrücken sollen in den nächsten fünf Jahren ersetzt werden: Straßenbrücke Krummesse, Straßenbrücke Dalldorf, Straßenbrücke Berkenthin, Straßenbrücke Büssau, Wirtschaftswegebrücken in Basedow und Buchhorst.

23. Welche Bedeutung hat nach Einschätzung der Bundesregierung die touristische Nutzung des Kanals?

Der Elbe-Lübeck Kanal wird jährlich von etwa 5 000 Sportbooten und 70 bis 80 Fahrgastschiffen befahren. Damit hat der Kanal neben dem Gütertransport auch touristische Bedeutung.

24. Werden bei der Planung der Erneuerung der Brücken des Elbe-Lübeck-Kanals denkmalpflegerische Gesichtspunkte mit berücksichtigt, und wenn ja, welche entsprechenden Maßnahmen sind hierbei für welche Brücken- und Schleusenbauwerke vorgesehen?

Denkmalpflegerische Gesichtspunkte werden bei der Erneuerung der Brücken und Schleusen entsprechend der gesetzlichen Verpflichtungen berücksichtigt. Besondere Maßnahmen werden seitens der WSV des Bundes nicht geplant.

25. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, langfristig eine der alten Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals unter Denkmalschutz zu stellen und somit aus dem Kanalbetrieb mit den zukünftigen neuen Schleusen auszugliedern, um das geniale Hotopp'sche Schleusenprinzip einem technikgeschichtlich interessierten Publikum demonstrieren zu können, und welche Schleuse wäre dafür besonders geeignet?

Technisch besteht die Möglichkeit, bei einem Schleusenneubau das alte Bauwerk als Denkmal zu erhalten, wenn nicht an derselben Stelle neu gebaut werden muss. Der Weiterbetrieb eines Denkmals durch die WSV des Bundes ist nicht möglich.

26. Welche Kanalbauwerke des Elbe-Lübeck-Kanals sind derzeit denkmalgeschützt?

Es sind derzeit keine Kanalbauwerke des Elbe-Lübeck-Kanals denkmalgeschützt.

27. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass bestimmte Kanalbauwerke des Elbe-Lübeck-Kanals für das Stadtbild der Hansestadt Lübeck prägend sind und auch unter fremdenverkehrspolitischen Gesichtspunkten eine große Bedeutung besitzen, und wenn ja, welche Bauwerke sind hier besonders zu benennen?

Die Beurteilung, ob und ggf. welche Kanalbauwerke für das Stadtbild von Lübeck prägend sind, obliegt den Fachbehörden des Landes Schleswig-Holstein.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333